Deutscher Bundestag **Drucksache 18/9568**

18. Wahlperiode 06.09.2016

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Andrej Hunko, Wolfgang Gehrcke, Inge Höger, Ulla Jelpke, Niema Movassat, Dr. Alexander S. Neu und der Fraktion DIE LINKE.

Beschaffung und Flüge der NATO-Drohnen GLOBAL HAWK sowie ihrer Derivate MQ-4C TRITON und EURO HAWK

Die fünf von der NATO bestellten Drohnen des Typs GLOBAL HAWK werden bis zum Ende dieses Jahres an den vorgesehenen Standort in Sigonella/Sizilien überführt (Informationsdienst DefenseNews vom 25. Januar 2016). Laut der Bundesregierung erfolgt die Übergabe der NATO-AGS-Drohnen „sukzessive und entlang des Integrierten Programmplanes“ (Bundestagsdrucksache 18/5538, Antwort zu Frage 1). Demnach war die Auslieferung des ersten Luftfahrzeuges an den Auftraggeber, die NATO AGS Management Agency (NAGSMA), 52 Monate nach Vertragsschluss vorgesehen. Das letzte der fünf Luftfahrzeuge soll 58 Monate nach Vertragsschluss dem Auftraggeber übergeben werden, alle bestellten Drohnen würden also noch in diesem Jahr nach Italien überführt. Im Sommer 2015 wurde die erste GLOBAL HAWK der NATO bei einer Übergabezeremonie erstmals öffentlich vorgestellt (Informationsdienst Flightglobal vom 5. Juni 2016). Sie trägt die militärische Kennung „NATO 1“ und ist die erste von insgesamt fünf Drohnen des Programms „Alliance Ground Surveillance“ (AGS) in Sigonella/Sizilien. Vorher wurde die „NATO 1“ auf der Luftwaffenbasis Edwards in Kalifornien getestet, die Ergebnisse sollen für das Zulassungsverfahren in Italien genutzt werden. Nicht alle NATO-Staaten beteiligen sich an der Finanzierung des NATO AGS; so wollen etwa Großbritannien und Frankreich von der Möglichkeit der Leistung einer „Beistellung nationaler Systeme“ Gebrauch machen. Worum es sich dabei handeln soll, ist unklar.

Vor Aufnahme des Regelflugbetriebs führt die NATO AGS Force eine zweistufige Einsatzprüfung nach einem durch den Nutzer zu entwickelnden Prüfplan durch. Erst nach erfolgreichem Abschluss dieser Prüfungen würde die militärische Anfangsbefähigung bzw. die volle Einsatzbereitschaft erklärt. Nach Einschätzung der italienischen Zulassungsbehörde sollte der Erstflug nach Sachstand vom Sommer 2015 im Frühjahr 2016 möglich sein. Allerdings sei es laut der Bundesregierung durch Versäumnisse der Northrop Grumman Corporation zu einem „Verzug“ gekommen, da zulassungsrelevante Unterlagen nicht rechtzeitig übergeben wurden.

Der Aufbau der Satellitenkommunikationsanlage für das NATO AGS begann im Januar 2015. Die Sammlung, Prozessierung und Auswertung der Aufklärungsdaten setzt laut der Bundesregierung eine Kommunikationskomponente und eine Auswertungskomponente voraus und sei aus technischer Sicht „grundsätzlich überall dort möglich, wo eine entsprechende Datenverbindung zum und Zugriffsberechtigung auf das System besteht“. Im NATO AGS ist hierfür die Beschaffung von sechs Mobile General Ground Stations (MGGS), zwei Transportable General Ground Stations (TGGS) und zwei Deployable UAV Control Elements (DUCE)

vorgesehen. Die erste MGGS ist vom Rüstungskonzern Airbus ausgeliefert worden (Pressemitteilung About Airbus Defence and Space vom 11. Juli 2016). Daten des Überwachungsradars der Drohne könnten dadurch an Auswertestationen in der ganzen Welt verteilt werden. Auch Daten anderer kompatibler „Command, Control, Intelligence, Surveillance and Reconnaissance"-Systeme (C2ISR) würden empfangen.

Schon vor der Erklärung der vollen Einsatzbereitschaft und der Aufnahme des Regelflugbetriebs testet die US-Luftwaffe die Flugbereitschaft der GLOBAL HAWK im europäischen Luftraum (Bundestagsdrucksache 18/7706). Bis zu fünfmal im Monat fliegen GLOBAL HAWK der USA, die ebenfalls in Sigonella stationiert sind, Missionen über der Ostsee. In einem eigens eingerichteten Korridor fliegen die GLOBAL HAWK im Rahmen der „European Reassurance Initiative", mit der die USA mehr Truppenpräsenz gegenüber Russland demonstrieren wollen, über Italien, Frankreich und Deutschland (www.bundeswehr.de vom 28. Januar 2016). Die geplante NATO-Drohnenflotte und die bereits auf Sigonella stationierten GLOBAL HAWK der US-Luftwaffe sind zu 95 Prozent baugleich (DefenseNews vom 25. Januar 2016). Laut einem Sprecher der Herstellerfirma Northrop Grumman ergeben sich durch die gemeinsame Stationierung auf Sizilien Synergieeffekte. So würden die Drohnen der US-Luftwaffe helfen, Überflugverfahren für das bald beginnende NATO-Programm zu entwickeln.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wann im Jahr 2016 werden die einzelnen, im Rahmen des NATO AGS bestellten Drohnen des Typs GLOBAL HAWK nach Kenntnis der Bundesregierung ausgeliefert und an den vorgesehenen Standort in Sigonella/Sizilien überführt?
2. Welche militärische Kennung tragen die Drohnen?
3. Wann soll die zweistufige Einsatzprüfung für die einzelnen Drohnen beginnen und beendet werden?
4. Für wann ist die militärische Anfangsbefähigung bzw. die volle Einsatzbereitschaft anvisiert?
5. Was ist der Bundesregierung über aktuelle Probleme des Zulassungsprozesses der Drohnen des NATO AGS bekannt?
   a) Inwiefern ist der von der italienischen Zulassungsbehörde für das Frühjahr 2016 angekündigte Erstflug der „NATO 1" erfolgt, bzw. für wann ist dieser nunmehr geplant?
   b) Sofern es beim Erstflug zu Verzögerungen kam, worin lagen diese begründet?
   c) In welchen Lufträumen finden die Tests der italienischen Zulassungsbehörde mit den NATO-Drohnen nach Kenntnis der Bundesregierung statt?
6. Was ist der Bundesregierung mittlerweile über Angebote aus Großbritannien und Frankreich zur „Beistellung nationaler Systeme" für das NATO AGS bekannt?
7. Wie viele deutsche Soldaten sind derzeit als Piloten und bzw. oder Ausbilder für die Drohnen EURO HAWK, GLOBAL HAWK und MQ-4C TRITON qualifiziert und zertifiziert (bitte aufschlüsseln), und welche weiteren Soldaten sollen diese Zertifizierung perspektivisch erhalten?

8. Wann werden die einzelnen Kommunikations- und Auswertungskomponenten ausgeliefert und, sofern es sich um ortsfeste Anlagen handelt, in Sigonella bzw. an anderen Standorten installiert?

   a) Auf welche Weise und mit welchen Produkten welcher Hersteller soll die Datenverbindung jenseits der Sichtlinie (Beyond Line of Sight) zwischen den einzelnen Elementen des NATO AGS als militärisches Kommunikationsnetz realisiert werden (Bundestagsdrucksache 18/6978)?

   b) Welche Anlagen zur Datenweiterleitung über Satelliten sowie Relaisstationen werden hierfür errichtet?

9. Inwiefern werden für die Flüge der NATO-Drohnen auch Kommunikations- und Auswertungskomponenten der US-Luftwaffe genutzt?

10. Wie viele NATO-Drohnen können gleichzeitig von Sigonella aus gesteuert werden?

11. Welche Operatoren für welche Arbeiten werden für die Steuerung und die Auswertung der Daten beim Flug einer GOBAL HAWK benötigt, und welche einzelnen Aufgaben werden von diesen übernommen?

12. Was ist der Bundesregierung darüber bekannt, ob und inwiefern in entsprechenden Gremien bereits Einsatzformen oder Einsatzszenarien der NATO-Drohnen behandelt werden?

13. Über welche (auch nicht gesicherten) Erkenntnisse verfügt die Bundesregierung darüber, inwiefern die GLOBAL HAWK der NATO und die bereits auf Sigonella stationierten GLOBAL HAWK der US-Luftwaffe ähnlich oder baugleich sind, und worin bestehen eventuelle Abweichungen (DefenseNews vom 25. Januar 2016)?

14. Welche Flüge der Riesendrohne des Typs GLOBAL HAWK hat die US-Luftwaffe nach Kenntnis der Bundesregierung bereits im Rahmen der „European Reassurance Initiative“ von Sigonella Richtung Russland vorgenommen (Bundestagsdrucksachen 18/7706 und 18/6978; bitte Datum und Route der Flüge angeben)?

   a) Inwiefern fanden die Flüge in dem vom Bundesministerium der Verteidigung eingerichteten Korridor in Deutschland statt, und welche Störungen oder Abweichungen sind der Bundesregierung bekannt?

   b) Inwiefern wurde bei der Ankündigung der Flüge gegenüber dem Bundesverteidigungsministerium die Frist von mindestens 72 Stunden vor einem geplanten Überflug eingehalten (Bundestagsdrucksache 18/6978)?

   c) Was ist der Bundesregierung darüber bekannt, von welchen Bodenstationen oder Missionskontrollelementen die GLOBAL HAWK der US-Luftwaffe bei den Flügen durch den deutschen Korridor gesteuert werden?

   d) Was ist der Bundesregierung darüber bekannt, von welchen Bodenstationen oder Missionskontrollelementen die GLOBAL HAWK nach ihrem Transit durch Deutschland über der Ostsee gesteuert werden?

   e) Inwieweit hat die US-Regierung bereits deutlich gemacht, nach Ende Oktober 2016 eine Verlängerung der erteilten Überfluggenehmigung beantragen zu wollen?

15. Inwiefern hat die Bundesregierung mittlerweile in Erfahrung gebracht, ob eine Steuerung der GLOBAL HAWK über der Ostsee bzw. die Nutzung erlangter Daten auch über die US-Basis in Ramstein erfolgte bzw. erfolgen kann?

16. Sofern ihr weiterhin keine Kenntnisse darüber vorliegen, inwiefern kann sie dies über ihr Verbindungskommando der Bundesluftwaffe, das in Ramstein beim Oberbefehlshaber der US-Luftwaffe angesiedelt ist, in Erfahrung bringen?

17. Inwiefern rechnet die Bundesregierung weiterhin für April 2017 mit der Wiederaufnahme der „Testflüge“ mit dem EURO HAWK Full Scale Demonstrator (FSD) (Bundestagsdrucksache 18/8004)?

18. Welches bodengestützte System zum Erkennen und Ausweichen anderer Luftfahrzeuge wird bei Testflügen des EURO HAWK FSD in Deutschland im Jahr 2013 verwendet?

19. Hinsichtlich welcher weiterer Leistungen sollte das Angebot der EuroHawk GmbH vom Mai 2015 bezüglich der Wartungsarbeiten am Gesamtsystem sowie der notwendigen Arbeiten zur Befundung und Wiederinbetriebnahme der zum EURO-HAWK-System zugehörigen Bodenstationen und des ISIS sowie zur Erteilung einer neuen vorläufigen Verkehrszulassung überarbeitet und aktualisiert werden (Bundestagsdrucksache 18/8004)?

    a) Worin bestanden die bereits bekannten „Obsoleszenzprobleme“, und welche Defizite existierten hinsichtlich der Beistellliste, der Risikobewertung und der Zeitplanung?

    b) Inwiefern hat der Rüstungskonzern Airbus Defence and Space seine Zulassung für das Unternehmen EuroHawk luftfahrttechnischer Betrieb inzwischen erneuert?

    c) Worin bestand die Forderung des Bundesamtes für Ausrüstung, Informationstechnik und Nutzung der Bundeswehr nach einer Anpassung der Vorgehensweise bei der Wiederinbetriebnahme des EURO HAWK FSD, die nach amtsseitiger Prüfung des am 29. Januar 2016 eingegangenen Angebots der EuroHawk GmbH erfolgte?

20. Inwiefern ist die grundsätzliche Einigung zwischen der Bundesregierung und Airbus zum ehemals strittigen Entwicklungsvertrag inzwischen erfolgt, bzw. inwiefern ist der Close-out-Vertrag wie vorgesehen im März 2016 unterzeichnet worden (Bundestagsdrucksache 18/8004)?

    a) Welche aus dem Entwicklungsvertrag noch geschuldeten, aber bisher noch nicht erfüllten Leistungen muss Airbus weiterhin erbringen?

    b) In welcher Höhe werden Airbus die in den Jahren 2012 und 2013 durchgeführten Arbeiten zur Genehmigung als luftfahrttechnischer Betrieb und für die Aufrechterhaltung der Lieferbereitschaft für das Luftfahrzeugsystem EURO HAWK ab Oktober 2013 vergütet (Bundestagsdrucksache 18/8004)?

21. Wann soll der für Oktober 2016 vorgesehene neue Vertrag für die geplante Stufe 2 der Wiederinbetriebnahme des EURO HAWK nach derzeitigem Stand geschlossen werden?

22. Inwiefern liegt mittlerweile eine konkrete Kostenschätzung für die vorab auf 36 Monate verlängerten Testflüge des EURO HAWK FSD in Stufe 3 vor, die das Bundesministerium der Verteidigung auf weitere 160 Mio. Euro bezifferte, bzw. inwiefern liegt mittlerweile ein entsprechendes Angebot der Industrie vor?

23. Was kann die Bundesregierung zur Einhaltung des Zeitplans über eine Aussage zur Zulassbarkeit der Drohne MQ-4C TRITON mitteilen, die für das dritte Quartal 2015 angekündigt war, zunächst auf Februar 2016 verschoben wurde und nun für November 2016 erwartet wird (Bundestagsdrucksachen 18/8004, 18/3663, 18/5538 und 18/6978)?

24. Welche Dokumente zur Zulassbarkeit der MQ-4C TRITON wurden durch die US Navy im Rahmen des Regierungsvertrages (Foreign Military Sales – FMS – Planning Case) übergeben, und welche wurden zurückgehalten?
25. Um welche Anteile wurde der Studienvertrag mit der Firma IABG im November 2015 ergänzt, die das Luftfahrtamt der Bundeswehr bei der Zulassbarkeit der MQ-4C TRITON unterstützt?

Berlin, den 6. September 2016

Dr. Sahra Wagenknecht, Dr. Dietmar Bartsch und Fraktion

Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333